



भारत का राजपत्र The Gazette of India

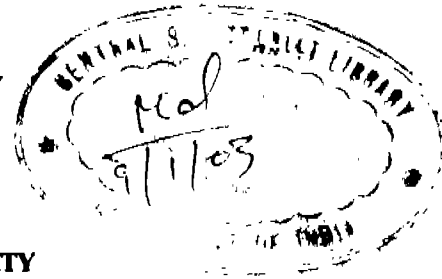
असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 173]

नई दिल्ली, बुधवार, अगस्त 28, 2002/भाद्र 6, 1924

No. 173]

NEW DELHI, WEDNESDAY, AUGUST 28, 2002/BHADRA 6, 1924

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 28 अगस्त, 2002

सं. टीएएमपी/16/2002-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार शिप-ब्रेकिंग प्रभागों में संशोधन के संबंध में मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/16/2002-एमबीपीटी

मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

आवेदक

आदेश

(अगस्त, 2002 के 12वें दिन पारित)

यह मामला शिप-ब्रेकिंग के लिए प्लॉटों के लाइसेंस देने और शिप-ब्रेकिंग प्रभागों में संशोधन करने के लिए मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

1.2. एमबीपीटी द्वारा दिनांक 23 जनवरी, 2002 के पत्र द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव में एजेंडा नोट और एमबीपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा पारित संकल्प (जिनमें प्रस्ताव के ब्योरो को स्पष्ट करने के लिए कहा गया है) शामिल नहीं था। इस त्रुटि के बारे में ध्यान आकर्षित किए जाने पर एमबीपीटी ने बाद में 18 फरवरी, 2002 को संबंधित ब्योरे प्रस्तुत किए थे।

2.1. एमबीपीटी के प्रस्ताव में दो घटक शामिल हैं - (क) शिप-ब्रेकिंग की वसूली की इकाई को 'संयुक्त प्रयोक्ता' सुविधा के अधीन 'जीआरटी' को 'एलडीटी' आधार में बदलने का प्रस्ताव; और (ख) शिप-ब्रेकिंग प्लॉटों के लाइसेंस देने के लिए प्रभार निर्धारित करने का प्रस्ताव।

2.2. एमबीपीटी ने वसूली की इकाई में परिवर्तन करने के अपने प्रस्ताव के बारे में निम्नलिखित मुख्य बातें कही हैं :-

- (i) वर्तमान दरों के मान में, शिप-ब्रेकिंग प्रभार जलयान के 'जीआरटी' पर आधारित बंडर दरों के मान के खंड-III में निर्धारित किए गए हैं।
- (ii) 1991 से पूर्व, शिप-ब्रेकिंग प्रभार जलयान के एलडीटी (लाइट डिस्प्लेसमेंट टनेज) के आधार पर वसूल किए जाते थे।
- (iii) शिप-ब्रेकिंग प्रभार अन्य याडों में भी एलडीटी आधार पर निर्धारित किए गए हैं।
- (iv) विभिन्न पत्तन प्रयोक्तों ने भी यह जोर देते हुए पत्तन को अपने अभ्यावेदन भेजे थे कि यह प्रभार एलडीटी आधार पर वसूल किए जाने चाहिए।
- (v) एमबीपीटी ने यह सुनिश्चित करने के लिए 'संयुक्त प्रयोक्ता आधार' की वर्तमान व्यवस्था के अधीन दरें रखने का प्रस्ताव किया है कि यदि सभी प्लॉटों को लाइसेंस देने के लिए प्रस्ताव प्राप्त नहीं होते हैं अथवा यदि कुछ लाइसेंस बीच में ही समाप्त कर दिए जाते हैं तो इसके लिए उसकी दरों के मान में समर्थकारी उपबंध हो।
- (vi) वर्तमान शिप-ब्रेकिंग प्रभारों को जीआरटी से एलडीटी आधार में परिवर्तित करने के लिए पिछले 3 वर्षों 1998 से 2001 के दौरान मुम्बई पत्तन में खण्डित जलयानों की पिछली औसत के आधार पर 80:100 के अनुपात पर विचार किया गया है।
- (vii) वर्तमान शर्तों को बिना किसी परिवर्तन के जारी रखने का प्रस्ताव किया गया है।

2.3. एमबीपीटी ने शिप-ब्रेकिंग प्लॉटों को दीर्घावधि आधार पर लाइसेंस देने के लिए निम्नलिखित मुख्य कारण दिए हैं :-

- (i) शिप-ब्रेकिंग कार्य लकरी बंडर (दक्षिण) में 12 प्लॉटों और पाउडर वर्क्स बंडर में 7 प्लॉटों पर किया जाता है।
- (ii) इन प्रचालनों में अधिक मजदूरों की आवश्यकता होती है और ये कार्य शिप-ब्रेकरों द्वारा संविदाकारों के मजदूरों और उपस्कर से किए जाते हैं।
- (iii) जलयान को समुद्र-तट पर लाने के लिए आवश्यक पायलट और नौकरबण एमबीपीटी द्वारा प्रदान किया जाता है। ब्रेकिंग प्रचालनों के लिए आवश्यक उपस्कर शिप-ब्रेकरों और उनके संविदाकारों द्वारा प्रदान किए जाते हैं।

- (iv) बेकार सामग्री के उत्पादन के कारण शिप-ब्रेकिंग गतिविधि से बहुत पर्यावरण प्रदूषण होता है। इसलिए, इस गतिविधि ने विभिन्न अंतर्राष्ट्रीय संगठनों का ध्यान आकर्षित किया है। ये संगठन इस गतिविधि पर नियमित रूप से नज़र रखने, विनियमित और नियंत्रित करने की आवश्यकता पर जोर दे रहे हैं।
- (v) इस समय, जलयान की ब्रेकिंग अवधि के लिए शिप-ब्रेकरों को प्लॉट आबंटित किए जाते हैं। ब्रेकिंग कार्य पूरा होने पर प्लॉट पत्तन को वापस कर दिया जाता है। इस अस्थायी आबंटन के कारण, शिप-ब्रेकर अधिसंरचना के विकास में निवेश करने में असमर्थ है, जोकि बेहतर उत्पादकता के लिए आवश्यक है।
- (vi) पिछले तीन वर्ष के दौरान इस गतिविधि से अर्जित औसत राजस्व लगभग 10.52 करोड़ रुपए था, जो अब वर्ष 2000-2001 में कम होकर 8.11 करोड़ रुपए रह गया है।
- (vii) इन परिस्थितियों के मद्देनज़र, इसने लकरी बंदर में 12 शिप-ब्रेकिंग और पाउडर वर्क्स बंदर (पीडब्ल्यूबी) में 7 प्लॉटों के लाइसेंस 10 वर्ष की अवधि के लिए देने का प्रस्ताव किया है।

2.4. यह उल्लेखनीय है कि एमबीपीटी ने लाइसेंस योजना पर लागू होने वाली प्रस्तावित शर्तों के संबंध में इस प्राधिकरण का अनुमोदन प्राप्त नहीं किया है। यह योजना केवल केन्द्र सरकार के अनुमोदन के लिए प्रस्तावित है। शिप-ब्रेकिंग के लिए प्लॉटों को लाइसेंस देने की प्रस्तावित योजना की मुख्य विशेषताओं का सार निम्नलिखित है :-

- (i) शिप-ब्रेकिंग कार्यों के लिए 19 प्लॉटों का आबंटन दो वर्गों में किया जाएगा :-
 - (क) मुम्बई पत्तन के नियमित/मौजूदा शिप-ब्रेकरों के लिए वर्ग 'क'; और
 - (ख) वर्ग 'ख' निर्धारित मापदण्ड पूरा करने वाले सभी शिप-ब्रेकरों के लिए खुला होगा।
- (ii)
 - (क) लकरी बंदर (दक्षिण) में 12 प्लॉट वर्ग 'क' के लिए आरक्षित होंगे। इस वर्ग की प्रतिस्पर्धी बोली केवल उन नियमित/मौजूदा शिप-ब्रेकरों से आमंत्रित की जाएगी, जिन्होंने मुम्बई पत्तन में पिछले तीन वित्तीय वर्षों (1998-2000) के दौरान न्यूनतम 10,000 जीआरटी जहाज तोकने का कार्य किया हो।
 - (ख) वर्ग 'ख' के लिए प्रस्तावित मापदण्ड यह है कि आवेदक को शिप-ब्रेकिंग उद्योग में 3 वर्ष का अनुभव अवश्य होना चाहिए और कम से कम 10,000 जीआरटी ब्रोकरन किया हो अथवा ऐसे दूसरे शिप-ब्रेकर के साथ प्रबंधन संविदा की हो जो प्लॉट के आबंटन पर 6 सप्ताह की अवधि के अन्दर अपनी पंजीकृत फर्म अथवा कम्पनी बनाकर न्यूनतम निर्धारित अनुभव मापदण्ड को पूरा कर सके।
- (iii) प्लॉट के आबंटन का आधार निम्नवत् प्रस्तावित किया गया है :-
 - (क) यदि वर्ग 'क' से कुछ प्लॉट अनाबंटित रह जाते हैं तो इन्हें आबंटन के लिए वर्ग 'ख' में शामिल कर लिया जाएगा।
 - (ख) दोनों वर्गों में प्लॉट के आबंटन का आधार सबसे अधिक शुल्क देने वाले के अनुसार होगा।
 - (ग) पार्टियों एक से अधिक प्लॉट के लिए बोली दे सकती हैं। वर्ग 'क' के अंतर्गत एक शिप-ब्रेकर को अधिकतम दो प्लॉट आबंटित किए जाएंगे।
 - (घ) दोनों वर्गों के लिए सभी अन्य शर्तें समान रहेंगी।
- (iv) प्लॉट के आबंटन के लिए लाइसेंसधारी से न्यूनतम 50 लाख का अप्रत्यर्पणीय अपक्रेंट शुल्क वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। अंकन की स्वीकृति का आधार ऊपर उल्लिखित राशि से अधिक और न्यूनतम निर्धारित अपक्रेंट शुल्क होगा।
- (v) इसने इस शर्त पर 10 वर्ष की अवधि के लिए लाइसेंस देने का प्रस्ताव किया है कि यह एमबीपीटी द्वारा बिना कोई आगे की कार्यवाई किए स्वतः समाप्त हो जाएगा, बशर्तें लाइसेंस अवधि की समाप्ति की तारीख से पूर्व 3 माह के अन्दर लाइसेंस का नवीकरण न कराया गया हो।
- (vi) 10,000 एलडीटी की न्यूनतम बचनबद्ध आवाजाही को पूरा किया जाए। न्यूनतम बचनबद्ध आवाजाही पूरी नहीं करने की स्थिति में, पत्तन लाइसेंस को समाप्त करने की कार्यवाई शुरू करेगा।

2.5. एमबीपीटी ने लाइसेंसिंग योजना के अधीन वसूल की जाने वाली निम्नलिखित दरों के लिए इस प्राधिकरण के अनुमोदन की माँग की है :-

- (i) लाइसेंस प्राप्त प्लॉट के सम्पूर्ण क्षेत्र के लिए 20 रुपए प्रति वर्ग मीटर लाइसेंस शुल्क, जोकि प्रत्येक तिमाही में अग्रिम रूप में देय है।
- (ii) जलयान का 325/- रुपए प्रति एलडीटी की दर से शिप-ब्रेकिंग प्रभार, जोकि जलयान के समुद्र तट पर पहुँचने से पहले देय है।
- (iii) लाइसेंसधारी द्वारा लाइसेंस प्राप्त प्लॉटों पर ब्रेक किए अन्य जलयानों के लिए 80/- रुपए प्रति एलडीटी का अतिरिक्त शुल्क जलयान के समुद्र तट पर पहुँचने से पहले वसूल किया जाएगा।
- (iv) 10,000 एलडीटी प्रति वर्ष से अधिक ब्रेक किए गए टनेज़ के लिए लाइसेंसधारी को उपर्युक्त (ii) की तरह देय शिप-ब्रेकिंग प्रभारों में 20% छूट देने का प्रस्ताव किया गया है।

2.6. एमबीपीटी का प्रस्ताव इसके न्यासी बोर्ड द्वारा संकल्प सं. 192 दिनांक 11 दिसंबर, 2001 द्वारा अनुमोदित किया गया था।

3. निर्धारित विचार/विमर्श प्रक्रिया के अनुसार, एमबीपीटी के प्रस्ताव की प्रति संबद्ध पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित की गई थी। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार निम्नलिखित है :-

आर्येन स्टील स्क्रिप एंड शिपब्रेकर्स एसोसिएशन ऑफ इंडिया (आईएसएसएआई)

घटक (क) के संबंध में

- (i) एलडीटी आधार पर प्रभार निर्धारित करने से मुम्बई पत्तन में बड़े आकार के जलयान पहुँचेंगे, जिससे पत्तन को अधिक राजस्व प्राप्त होगा।
- (ii) 'संयुक्त प्रयोक्ता आधार' के मौजूदा शिप-ब्रेकिंग प्रभारों को समुद्र-तट पर पहुँचने की तारीख से शुरुआत की तारीख तक 3.30 रुपए प्रतिदिन प्रति एलडीटी आधार पर जीआरटी से एलडीटी में बदलने का प्रस्ताव किया गया है; और, विनियमित अवधि के लिए 5 रुपए प्रति एलडीटी प्रतिदिन, जिसे क्रमशः 2 रुपए और 3.50 रुपए प्रति एलडीटी किया जा सकता है।

घटक (ख) के संबंध में

- (iii) इसके लिए उद्योग की दीर्घकालिक भूमिका और अर्थक्षमता की आवश्यकता है न कि वर्तमान अल्पकालिक परिदृश्य की। यदि यह प्रस्ताव वास्तविक और उचित नहीं है तो यह उद्यमियों को प्लॉट प्राप्त करने के लिए प्रोत्साहित नहीं करेगा।
 - (iv) शिप-ब्रेकर्स वसूली की पद्धति में वर्तमान जीआरटी आधार को एलडीटी में बदलने के एकमात्र परिवर्तन के साथ प्लॉटों के अस्थायी आबंटन की वर्तमान योजना को जारी रखने के पक्ष में हैं।
 - (v) सम्पूर्ण प्रस्ताव अलग शिप-ब्रेकिंग यार्ड में अपनाए जा रहे मॉडल पर आधारित है। मुम्बई के शिप-ब्रेकिंग प्रचालनों की अलग के शिप-ब्रेकिंग प्रचालनों से तुलना पर आधारित निम्नलिखित तथ्य प्रस्तुत किए गए हैं :-
- (क) भारत के अलग, मुम्बई, कोलकाता, सद्याना आदि की शिप-ब्रेकिंग क्षमता कम है। अलग में 165 शिप-ब्रेकिंग प्लॉटों में से केवल 65 प्लॉटों में कार्य चल रहा है।
 - (ख) मुम्बई के शिप-ब्रेकर्स को बंगलादेश, पाकिस्तान और चीन के शिप-ब्रेकर्स के साथ अंतर्राष्ट्रीय स्तरों पर प्रतिस्पर्धा से अलग रहकर जलयान प्राप्त करने के लिए अलग के शिप-ब्रेकर्स के साथ प्रतिस्पर्धा करनी चाहिए।
 - (ग) अलग में बैक-अप क्षेत्र (40 से 200 मीटर) और अधिसंरचना मुम्बई में बहुत बेहतर है।

- (घ) 10,000 एलडीटी प्रति वर्ष की न्यूनतम वधनबद्ध मात्रा को अलंग की 6 वर्ष के प्रखंड के 60,000 टन के साथ जोड़ा जा सकता है, जोकि वर्तमान प्रस्ताव में नहीं है।
- (ङ) एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित शिप-ब्रेकिंग प्रभार अलंग की तुलना में अधिक हैं। अलंग में (घाटशुल्क और बीधिग के लिए) शिप-ब्रेकिंग प्रभार 96 रुपए प्रति एलडीटी और किराये के रूप में 60 रुपए प्रति 10 वर्गमीटर तथा 12 रुपए प्रति एलडीटी है।
- (च) अलंग में स्थानांतरण शफल्क का भुगतान करके प्लॉट का हस्तांतरण किया जा सकता है, परंतु मुम्बई पतन में ऐसा नहीं किया जा सकता।
- (छ) अलंग शिप-ब्रेकिंग यार्ड में चुंगी का भुगतान नहीं करना पड़ता, जबकि एमबीपीटी में शिप-ब्रेकरों को 2.25% चुंगी का भुगतान करना पड़ता है।
- (ज) बजट 2002 के अनुसार अलंग में 5% की तुलना में मुम्बई के शिप-ब्रेकरों के लिए लगभग 9% की वास्तविक शुल्क वृद्धि हुई है।
- (vi) (क) एमबीपीटी के इस प्रस्ताव से गलत प्रभाव पड़ेगा कि मौजूदा 21 शिप-ब्रेकर्स 12 आरक्षित प्लॉटों के लिए बोली दें सकेंगे। वास्तव में, 21 में से लगभग 5 बकाया 16 के सहयोगी हैं और कुछ शिप-ब्रेकर्स इस समय कार्य नहीं कर रहे हैं। ऐसी स्थिति में, एमबीपीटी का यह दावा ठीक नहीं है कि इससे इन प्लॉटों की बोली में प्रतिस्पर्धा आएगी।
- (ख) सभी प्लॉटों की बिना किसी आरक्षण के नीलामी के लिए एमबीपीटी को भेजे गए बहुत से शिप-ब्रेकरों के अभ्यावेदनों पर विचार नहीं किया गया है।
- (vii) 10,000 एलडीटी प्रति वर्ष की न्यूनतम वधनबद्ध मात्रा का प्रस्ताव बहुत अधिक प्रतीत होता है। सर्वोच्च प्रयत्न करने के बावजूद यह संभव है कि अनपेक्षित परिस्थितियों के कारण लाइसेंस लक्ष्य को पूरा करने में असफल हो जाए। इसके अलावा, वर्तमान दरों के मान में प्लॉटों को जब्त करने की शास्ति के लिए कोई विशेष उपबंध नहीं है। प्लॉटों का प्रयोग नहीं करने पर प्रस्तावित उपबंध से एमबीपीटी को काफी नुकसान होगा।
- (viii) इस परिप्रेक्ष्य में, इसने वैकल्पिक योजना का प्रस्ताव भी किया है जो वर्तमान शिप-ब्रेकरों और अन्य के लिए उचित होगी और पतन को प्रतिस्पर्धी बोलियाँ प्राप्त होने से बेहतर राजस्व भी प्राप्त होगा।

4. आईएसएसएआई से प्राप्त टिप्पणियों की प्रति एमबीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थी। एमबीपीटी ने आईएसएसएआई की टिप्पणियों के संदर्भ में निम्नलिखित मुख्य बातें कही हैं :-

- (i). वर्तमान प्रस्ताव तैयार करते समय वर्ष 2000-2001 में सभी 19 शिप-ब्रेकिंग प्लॉटों पर अर्जित 8.11 करोड़ रुपए के राजस्व पर विचार किया गया था। योजना में अनुमान लगाया गया है कि राजस्व के इस स्तर को बनाए रखा जा सकता है और तदनुसार दो शीर्षों अर्थात् अर्जित क्षेत्र के अनुसार आंशिक लाइसेंसिंग शुल्क और ब्रेक किए गए जलयान का प्रति एलडीटी शिप-ब्रेकिंग प्रभार के अंतर्गत प्रस्तावित प्रभार तैयार किए गए थे। अपक्रेंट शुल्क से होने वाली वार्षिक आय पर भी विचार किया गया था, और तदनुसार, 8.16 करोड़ रुपए का कुल राजस्व प्राप्त करने के लिए प्रस्तावित ब्रेकिंग प्रभारों की गणना की गई थी।
- (ii). शिप-ब्रेकिंग दर में वृद्धि किए जाने का प्रस्ताव नहीं किया गया है, परंतु शिप-ब्रेकिंग गतिविधि से प्राप्त राशियों को दो मिश्र शीर्षों अर्थात् 'संयुक्त प्रयोक्ता आधार' और 'दीर्घकालिक लाइसेंस' के अंतर्गत आबंटन के अधीन बाँटा गया है। इस प्रकार, शिप-ब्रेकिंग प्रभारों को 250 रुपए प्रति एलडीटी और लाइसेंस शुल्क को 10 रुपए प्रति वर्ग मीटर प्रसिमाह करने के आईएसएसएआई के अनुरोध को स्वीकार नहीं किया जा सकता।
- (iii). पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने निर्देश दिया है कि प्लॉटों के आबंटन के प्रस्ताव को मुम्बई में कार्य कर रहे नियमित शिप-ब्रेकरों तक सीमित न रखा जाए, अपितु शिप-ब्रेकिंग गतिविधि में अनुभव जैसी बिना किसी पूर्व योग्यता शर्तों के सभी को खुली छूट दी जाए। इस प्रकार, आईएसएसएआई के सुझाव पर विचार नहीं किया जा सकता। परंतु, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) से वर्तमान शिप-ब्रेकरों को प्लॉटों के आरक्षण संबंधी अपने प्रस्ताव पर पुनर्विचार करने का अनुरोध किया गया है।
- (iv). विभिन्न शिप-ब्रेकरों से प्राप्त अभ्यावेदन के आलोक में, संयुक्त प्रयोक्ता आधार के शिप-ब्रेकिंग प्रभारों को जीआरटी से एलडीटी आधार में बदल दिया गया है। इसने प्रस्ताव में दी गई अन्य बातों को दोहराया है।

- (v). इस लक्ष्य पर विचार कर 10,000 एलडीटी की न्यूनतम वचनबद्ध मात्रा निर्धारित की गई है कि बहुत से शिप-ब्रेकरों ने पिछले कुछ वर्षों के दौरान इस लक्ष्य को पूरा किया है। पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने भी स्वतः समाप्ति खंड शामिल करने का निर्देश दिया है, यदि 10,000 एलडीटी प्रति वर्ष की न्यूनतम मात्रा का लक्ष्य पूरा नहीं किया जाता है।
- (vi). इसने एसोसिएशनों के इस निवेदन पर कोई टिप्पणी नहीं की है कि मुम्बई शिप-ब्रेकरों द्वारा प्राप्त किया गया शुल्क लाम बजट 2002 के अनुसार समाप्त हो गया है। इसके अलावा, नगरपालिका प्राधिकारियों द्वारा वसूल की जाने वाली घुंगी पर पतन का कोई नियंत्रण नहीं है।
- (vii). इसने प्लॉटों के आरक्षण के संबंध में एमओएस द्वारा दिए गए निर्देश का पालन किया है। एमओएस ने बाद में यह निर्देश दिया कि लाकरी बंडर में प्लॉटों का आबंटन मुम्बई के इक्कीस नियमित शिप-ब्रेकर प्रचालकों तक सीमित नहीं रहेगा, अपितु बिना कोई पूर्व-योग्यता निर्धारित किए प्लॉटों का आबंटन किया जाए।

5. प्रस्ताव की प्रारंभिक जाँच के आधार पर एमबीपीटी से विभिन्न बिंदुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण देने का अनुरोध किया गया था। कुछ मुख्य बिंदुओं का सार निम्नलिखित है :-

- (i). वर्ष 2001-02 के संशोधित अनुमानों और वर्ष 2002-2003 तथा 2003-04 के पूर्वानुमानों के संदर्भ में लागत व्योरे तैयार किए जाएं।
- (ii). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम (आरओसीई) के परिकलन और नियोजित पूंजी के आँकड़ों में अवलोकित विसंगति ठीक की जाए।
- (iii). इस गतिविधि में प्रतिबिम्बित अधिशेष वित्तीय स्थिति के आलोक में, पट्टे पर दिए जाने के लिए प्रस्तावित प्लॉटों पर शिप-ब्रेकिंग प्रभारों का प्रस्ताव करने के आधार का वर्तमान दरों के मान के अनुसार लागू प्रशुल्क पर विचार कर औचित्य सिद्ध करें।
- (iv). 50 लाख रुपये प्रति प्लॉट अप फ्रंट शुल्क के प्रस्ताव का आधार।
- (v). पुष्टि करें कि प्लॉटों के लाइसेंस देने की योजना सरकार द्वारा अनुमोदित है अथवा नहीं।
- (vi). लाइसेंसधारियों पर शासित विस्तृत शर्तों को दरों के मान में शामिल करें।

6.1. इस मामले की संयुक्त सुनवाई 15 मई, 2002 को एमबीपीटी में आयोजित की गई थी। इस संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन किए गए थे :-

मुम्बई पतन न्यास (एमबीपीटी)

- (i). इस प्रस्ताव को शिप-ब्रेकरों द्वारा स्वयं विवादास्पद बनाया गया है।
- (ii). एक प्लॉट से दूसरे प्लॉट में बार-बार स्थानांतरण से प्रचालनात्मक कठिनाइयाँ होती हैं और पर्यावरण पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है, और इसलिए नए मार्ग का प्रस्ताव किया गया है।
- (iii). जब जीआरटी को कम करने के लिए जलयान है तो इसका कोई अर्थ नहीं है। एलडीटी (जोकि खाली जलयान के भार का प्रतिनिधित्व करता है) प्रासंगिक है। इसलिए, लेवी की इकाई में परिवर्तन का प्रस्ताव किया गया है।
- (iv). बोर्ड द्वारा अनुमोदित योजना सरकार को अनुमोदन के लिए भेजी गई थी। हमें उत्तर प्राप्त हुआ था। उसमें कुछ अस्पष्टता थी। हमने कुछ स्पष्टीकरण माँगे थे।
- (v). हम सरकारी दिशा-निर्देशों का अनुसरण कर रहे हैं। हम अप-फ्रंट भुगतान चाहते हैं, परंतु हम एलडीटी आधार पर भी भुगतान चाहते हैं। वह हमें बेहतर परीक्षक के लिए मदद करेगा। वह हमें यह राजस्व भी देगा, जो हम इस समय अर्जित कर रहे हैं। किन्तु, हम दुबारा जाँच करेंगे और सरकारी दिशा-निर्देशों के विषय में अपने निर्णय के बारे में आपको लिखेंगे।
- (vi). जब यह योजना एक बार सरकार द्वारा अनुमोदित कर दी गई है तो हमें लगता है कि इस पर दुबारा विचार करने के लिए इसे महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण के पास भेजने की आवश्यकता नहीं है।

ऑयनर स्टील स्क्रैप एंड शिप-ब्रेकिंग एसोसिएशन ऑफ इंडिया (आईएसएसएसआई)

- (i) एमबीपीटी ने हमें पूरी सूचना नहीं दी थी। एमबीपीटी द्वारा हमें जानबूझकर 'आधी सूचना' दी थी। अब हम कैसे प्रत्युत्तर दे सकते हैं?
- (ii). 'आरक्षित मूल्य' को गोपनीय रखने की आवश्यकता नहीं है। यह अर्धपूर्ण बोलियाँ आकर्षित नहीं कर सकता।
- (iii). नीलामी की प्रवृत्ति स्पष्ट रूप से निर्धारित की जाए। आज यह व्यावहारिक नहीं है।
- (iv). 'नीवहन' के लिए कार्गो वहन क्षमता महत्वपूर्ण है, 'शिप-ब्रेकिंग' के लिए जलयान का भार अधिक महत्वपूर्ण है। एमबीपीटी द्वारा एलडीटी का चुनाव तर्कसंगत है। हम इससे सहमत हैं।
- (v). न्यूनतम गारंटीशुदा भिष्यादन मानक वास्तविक होने चाहिए। 10,000 एलडीटी प्रति वर्ष की न्यूनतम गारंटीशुदा मात्रा का प्रस्ताव अलंग में भी पूरा करने योग्य नहीं है। यह वर्षों के प्रखंड के लिए हो न कि प्रत्येक वर्ष के लिए।
- (vi). यदि एमबीपीटी में दरें अधिक हैं तो व्यापार अलंग आदि से एमबीपीटी में स्थानांतरित नहीं होगा।
- (vii). अलंग में बुनियादी सुविधाएँ ज्यादा उत्कृष्ट हैं। वहाँ उत्पादकता भी अधिक उत्कृष्ट है। यदि व्यापार को अभी भी एमबीपीटी की ओर आकर्षित करना चाहते हैं तो कम से कम दरें अवश्य उपयुक्त होनी चाहिए।
- (viii). पट्टे के लिए दीर्घकालिक दृष्टिकोण की आवश्यकता है। सब कुछ अस्थायी अधिग्रहण के आधार पर नहीं हो सकता। अलंग में, हम तब भी पट्टा किराया अदा करते हैं, जब वर्ष विशेष में कोई शिप-ब्रेकिंग कार्य न किया गया हो।
- (ix). हाल ही की अन्तर्राष्ट्रीय घटनाओं में, प्रचालन के मानक विकसित हो रहे हैं। पहला प्लॉटों के आकार के बारे में है जो सुरक्षित प्रचालनों के लिए बहुत पर्याप्त होगा।
- (x). प्रत्येक प्लॉट में सभी सुविधाएँ प्रदान नहीं की जा सकती। कुछ 'संयुक्त प्रयोक्ता सुविधाएँ' एक प्लॉट में स्थापित की जा सकती हैं। पत्तन को इस पर अर्जित राजस्व का 20% खर्च करना होगा।
- (xi). एक शिप-ब्रेकर को दो प्लॉटों के आबंटन के संबंध में, उल्लिखित प्रयोजन बड़े जलयानों की ब्रेकिंग को बढ़ावा देना है। इसलिए, दो प्लॉट समीपवर्ती प्लॉट होने चाहिए।
- (xii). पट्टा करार में 10 वर्ष पश्चात नवीकरण के लिए खंड होना चाहिए। इस समय संगत खंड की शब्दावली अस्पष्ट है।
- (xiii). पट्टे के लिए प्रस्तावित प्लॉटों में से अधिकांश छोटे हैं। जलयान समुद्र-तट पर नहीं खड़े हो सकते। प्लॉट वास्तविक आकारों के होने चाहिए।
- (xiv). प्लॉटों के हस्तांतरण की अनुमति अवश्य होनी चाहिए।
- (xv). सरकारी विज्ञान-निर्देश एक अपफ्रंट भुगतान की अनुशंसा करती है, परंतु एमबीपीटी ने सभी तीनों - अपफ्रंट, एलडीटी दरे और प्लॉट पट्टा किराया के साथ-साथ प्रस्ताव किया है। यह अवास्तविक और अनुचित है।
- (xvi). प्रस्तावित शिप-ब्रेकिंग प्रभार 325/- रुपए प्रति एलडीटी है, अलंग में यह प्रभार 96/- रुपए से 120/- रुपए हैं। एमबीपीटी की दर अधिक है। इस दर को अवश्य कम किया जाए।
- (xvii). इस समय 'योजना' आकर्षक नहीं है। इससे बहुत कम (अथवा नहीं) बोलियाँ होंगी।
- (xviii). अधिक उपलब्धियों के लिए अभिप्रेरित करने हेतु ब्रेकिंग मानक, प्रोत्साहन अवश्य उपलब्ध होने चाहिए।
- (xix). एलडीटी भुगतान के साथ मारी अपफ्रंट भुगतान के मद्देनज़र, 20/- रुपए प्रति वर्ग मीटर पट्टा किराया बहुत अधिक है। पट्टा किराये पूर्णतः अलग-अलग क्यों नहीं हैं?
- (xx). अलंग से 'प्राथमिकता' और 'गैर-प्राथमिकता' की संकल्पना के संदर्भ को न लिया जाए। यदि एमबीपीटी ऐसा करना चाहता है तो उसे सम्पूर्ण अलंग प्रतिरूप अपनाना चाहिए।

6.2. संयुक्त सुनवाई में, एमबीपीटी ने बाद में दिए गए लिखित निवेदन में पहले कही गई बातों को दोहराया गया है। उसके अलावा, यह स्पष्ट किया गया है कि शिप-ब्रेकिंग के लिए प्लॉटों के लाइसेंस देने की योजना एमओएस द्वारा अनुमोदित नहीं है। एमओएस ने बाद में निम्नलिखित निर्देश दिए थे :-

- (i). प्लॉटों के लाइसेंस देने की योजना प्रारंभ में केवल लाकरी बंडर में 12 प्लॉटों तक सीमित होगी।

- (ii). लाकरी बंडर में प्लॉटों के आबंटन का प्रस्ताव बिना कोई पूर्व-योग्यता शर्त के समी के लिए खुली ऑफर होगी, और अनुभव मापदण्ड अपेक्षित नहीं होगा।
- (iii). अपक्रेंट शुल्क गोपनीय रखा जाए।
- (iv). योजना में स्वतः समाप्ति खर्च शामिल किया जाए, यदि 10,000 एलडीटी प्रति वर्ष की न्यूनतम मात्रा पूरी नहीं की जाती है।

6.3. आईएसएसएसआई ने संयुक्त सुनवाई में दिए अपने लिखित निवेदन में अलग, मुम्बई, सद्याना और कलकत्ता पत्तनों पर ब्रेक किए गए जलयानों की संख्या के आँकड़े प्रस्तुत किए थे।

6.4. संयुक्त सुनवाई में यह सहमती थी कि निम्नलिखित और कार्यवाई की जाएगी :-

- (i). एमबीपीटी, योजना और सरकारी दिशा-निर्देशों के बीच की विसंगतियों, यदि कोई हो, को स्पष्ट करेगा, और इसे दरों के माम में शामिल करने के लिए शर्तें भी प्रस्तावित करेगा।
- (ii). एमबीपीटी यह निर्णय करेगा कि वह तत्काल विचार के लिए वसूली की इकाई में परिवर्तन संबंधी मुद्दे को अलग करना चाहता है अथवा नहीं।
- (iii). आईएसएसएसआई, लाइसेंसिंग योजना के संबंध में सरकार द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के बारे में एमबीपीटी द्वारा संयुक्त सुनवाई में की गई घोषणा के संदर्भ में लिखित निवेदन, यदि कोई हों, देगा।

7.1. संयुक्त सुनवाई में हुई सहमति पर आईएसएसएसआई ने और लिखित निवेदन प्रस्तुत किए हैं, जिनका सार निम्नलिखित है :-

प्रस्ताव के घटक (क) पर

- (i). वसूली की इकाई को जीआरटी से एलडीटी में बदलने के प्रस्ताव पर एमबीपीटी और उद्योग की राय में कोई अन्तर नहीं है।
- (ii). इसलिए, सरकार द्वारा दीर्घावधि पट्टे संबंधी नीतियों को अंतिम रूप देने तक लेवी की इकाई में संशोधन को अनुमोदित किया जाए।
- (iii). परंतु एलडीटी आधार पर प्रस्तावित शिप-ब्रेकिंग प्रभार समुद्र-तट पर पहुंचने की तारीख से शुरुआत की तारीख तक 3.30 रुपए से कम कर 2 रुपए प्रति दिन प्रति एलडीटी किए जाए और विनियमित अवधि के लिए प्रस्तावित दरें 5 रुपए से कम कर 3.50 रुपए प्रति दिन प्रति एलडीटी की जाएं।
- (iv). इसके अलावा, इसने पहले कही गई अन्य बातों को दोहराया है।

प्रस्ताव के घटक (ख) पर

- (v). शिप-ब्रेकिंग प्रभार और लाइसेंसधारी प्लॉट धारकों से वसूल किए जाने वाले किराये, संयुक्त सुनवाई में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उल्लिखित सरकारी दिशा-निर्देशों के अनुसार संशोधित करें।
- (vi). शिप-ब्रेकिंग प्रभारों को अलग में वसूल किए जा रहे प्रभारों के अनुसार 112 रुपए प्रति एलडीटी किया जाए और आंशिक किराया सरकारी दिशा-निर्देशों के अनुसार संशोधित किया जाए।
- (vii). ये कारक बोली मूल्यों में अधिक और बेहतर प्रीमियम प्राप्त करने के लिए सहायक होंगे, क्योंकि बोलीदाता लाइसेंस प्राप्त प्लॉटों में जलयानों को ब्रेक करने की लागत को ध्यान में रखेंगे।

8. एमबीपीटी ने हमारे प्रश्नों के प्रत्युत्तर में और संयुक्त सुनवाई में प्रकट मुद्दों के संदर्भ में हमारे द्वारा माँगी गई अतिरिक्त सूचना भेज दी थी। इनमें से कुछ बिंदुओं का सार निम्नलिखित है :-

- (i). वर्ष 2001-02 के लेखों के आधार पर शिप-ब्रेकिंग सुविधाओं की सेवा के लागत वियरण में संशोधन किया गया है। वर्ष 2002-03 और 2003-04 के लिए व्यय और आय का आकलन किया गया है।

- (ii). निजी भागीदारी के कारण प्रस्तावित लाइसेंसिंग योजना से 5% अतिरिक्त आय होगी।
- (iii). इसने स्पष्ट किया है कि नियोजित पूँजी के परिकलन और नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ में कोई विसंगति नहीं है। इसने उल्लेख किया है कि पत्तन ने नियोजित पूँजी की सेवा-वार गणना नहीं की है।
- संशोधन के प्रयोजन से, नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ का विभाजन प्रत्येक सेवा के निवल प्रबंध के आधार पर किया गया है। मौजूदा परिसंपत्तियों और मौजूदा देनदारियों की वर्तमान लेखांकन प्रणाली सेवा-वार कार्य पूँजी की गणना के लिए अपेक्षित आँकड़ों को अपनाने की इजाजत नहीं देती। चूंकि, प्राधिकरण ने सेवा-वार कार्य पूँजी के ब्योरे देने के लिए जोर दिया है, इसलिए कच्चा अनुमान के आधार पर इसे विभाजित किया गया है।
- (vi). (क). इसने दोहराया है कि लाइसेंसिंग योजना के अधीन प्लॉटों पर वसूल किए जाने वाले प्रभार निर्धारित करने के प्रयोजन से वर्ष 2000-01 में सभी 19 शिप-ब्रेकिंग प्लॉटों से अर्जित राजस्व पर विचार किया गया है। यह परिकल्पित किया गया है कि 8.11 करोड़ का वर्तमान राजस्व बनाए रखा गया है। 19 प्लॉटों के अपफ्रंट शुल्क से होने वाले वार्षिक अर्जनों पर भी विचार किया गया है।
- (ख) 'संयुक्त प्रयोक्ता' के मामले में इकाई लागत में कोई संशोधन नहीं किया गया है और केवल वर्ष 2000-01 में अर्जित राजस्व को बनाए रखने के लिए आधार में परिवर्तन करने का प्रस्ताव किया गया गया है।
- (v). इस प्राधिकरण द्वारा दिया गया संदर्भ महापत्तनों में भूमि/जल फ्रंट प्रबंधन के लिए मंत्रालय द्वारा जारी दिशा-निर्देशों से लिया गया है। 10 वर्ष की अवधि के लिए शिप-ब्रेकिंग प्लॉटों को लाइसेंस देने की वर्तमान योजना की तुलना इन दिशा-निर्देशों से, जोकि मूलतः 30 वर्ष के लिए भूमि अथवा जल फ्रंट को पट्टे पर देने के लिए है, नहीं की जा सकती।
- (vi). शिप-ब्रेकिंग के लिए प्लॉटों के लाइसेंस देने की योजना और इस योजना पर शासित शर्तों के लिए सरकार द्वारा मंजूरी की आवश्यकता होती है। इस प्रयोजन के लिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का अनुमोदन प्राप्त नहीं किया गया है।
- (vii). यह 'संयुक्त प्रयोक्ता' के शिप-ब्रेकिंग प्रभारों की वसूली की इकाई में परिवर्तन संबंधी अपने प्रस्ताव को तत्काल विचार के लिए अलग करने से सहमत है। इसने यह भी स्पष्ट किया है कि महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का अनुमोदन केवल शिप-ब्रेकिंग प्रभारों की इकाई को जीआरटी से एलडीटी में बदलने के अपने प्रस्ताव के संदर्भ में माँगा गया है।
- (viii). शिप-ब्रेकिंग के लिए प्लॉटों के लाइसेंस देने की योजना को अभी तक सरकार द्वारा अनुमोदित नहीं किया गया है, परंतु केवल कुछ टिप्पणियाँ अप्रैल, 2002 में भेजी गई थीं।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

- (i). पहले स्पष्ट किए जा चुके प्रस्ताव के दो भाग हैं। प्रस्ताव भाग-I में वर्तमान शिप-ब्रेकिंग प्रभारों को वसूल करने की इकाई में परिवर्तन परिकल्पित है, इसमें वर्तमान दरों में कोई वृद्धि और वर्तमान शर्तों के परिवर्तन शामिल नहीं है। प्रस्ताव के भाग-II में विभिन्न प्लॉटों के लाइसेंस देने की प्रस्तावित योजना के अधीन नए लाइसेंस शुल्कों और शिप-ब्रेकिंग प्रभारों के लिए अनुमोदन की माँग की गई है।

- (II). प्रस्ताव के भाग-II के संबंध में यह उल्लेखनीय है कि प्रस्तावित लाइसेंसिंग योजना को अभी तक सरकार द्वारा अनुमोदित नहीं किया गया है। इसके अलावा, एमबीपीटी ने अपनी दरों के मान में लाइसेंसिंग योजना के अधीन वसूल किए जाने वाले प्रभारों में से कुछ प्रभारों को शामिल करने की माँग की है, परंतु इन्हें दरों के मान में शामिल करने के लिए शर्तों का प्रस्ताव नहीं किया है। पत्तन ने कहा है कि योजना पर शामिल होने वाली शर्तें भी सरकार द्वारा अनुमोदित हों।

शिप-ब्रेकिंग प्लॉटों के लाइसेंस देने के लिए एमबीपीटी को अनुमति देने के नीति निर्णय और लाइसेंसिंग व्यवस्था के तरीकों पर सरकार द्वारा निर्णय लिए जाने पर जब कोई विवाद नहीं हो सकता तो ऐसे प्रशुल्कों की योजना और लागू करने पर शासित शर्तों के अधीन विभिन्न वसूल किए जाने योग्य प्रभारों को अनुमोदित करना इस प्राधिकरण का कार्य है। यह योजना सरकार द्वारा अनुमोदित होने मात्र से यह आशय नहीं निकलता कि योजना के उस हिस्से को दरों के मान में स्वतः स्थान मिल जाएगा। तटस्थ नियामक रूपी तीसरे पक्ष के रूप में यह प्राधिकरण सरकार के सभी निर्णयों का समर्थन करने और उन्हें तब तक दरों के मान में शामिल करने के लिए बाध्य नहीं है, जब तक सरकार द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 54 अथवा 111 के अधीन निर्देश जारी नहीं किए जाते। इन मामलों में भी पहले इस प्राधिकरण के साथ विचार-विमर्श आवश्यक है।

एमबीपीटी का निर्णय संविधि में परिकल्पित पत्तन प्रशुल्क निर्धारण व्यवस्था संबंधी विधिक स्थिति के सही मूल्यांकन के अनुसार नहीं लिया गया है। यह प्राधिकरण संबंधित शर्तों पर विचार किए बिना केवल प्रशुल्कों को अनुमोदित करने के पक्ष में नहीं है।

एमबीपीटी बाद में अपने प्रस्ताव के भाग-I और भाग-II को अलग करने के लिए सहमत हो गया था। इस स्थिति के मद्देनजर, प्रस्ताव के भाग-I को निपटान के लिए लिया गया है। प्रस्तावित लाइसेंसिंग योजना के अधीन प्रशुल्क व्यवस्था पर तब विचार किया जा सकता है, जब एमबीपीटी 'योजना' के लिए सरकार का अनुमोदन प्राप्त करने के पश्चात बृहत प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा।

- (III) प्रस्ताव का भाग-I वसूली की इकाई को जीआरटी से एलडीटी में बदलने से संबंधित है। एमबीपीटी से यह स्पष्ट करने के लिए कहा गया था कि अन्य यादों में शिप-ब्रेकिंग प्रभार एलडीटी आधार पर वसूल किए जा रहे हैं और उसका प्रस्ताव प्रयोक्ताओं की दीर्घकालिक माँग से भिन्न है। आईएसएसएसएसआई ने इस परिवर्तन का पूर्णतः समर्थन किया है और साथ ही वसूली की इकाई में परिवर्तन के परिणामस्वरूप मुम्बई में बड़े आकार के जहाजों के पहुँचने से अधिक व्यापार मात्रा की आशा व्यक्त की है। पत्तन और प्रयोक्ताओं के बीच हुए परस्पर समझौते के मद्देनजर, इस प्राधिकरण को प्रस्ताव के इस घटक को अनुमोदित करने का कोई अधिकार नहीं है। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि कोलकाता पत्तन न्यास में भी अप्रैल, 2001 से एलडीटी आधारित प्रभार वसूल किया जा रहा है।
- (IV) जैसाकि पहले स्पष्ट किया जा चुका है, प्रस्ताव में वर्तमान दरों में संशोधन की माँग नहीं की गई है। वसूली की इकाई में परिवर्तन के अनुसार, केवल इन दरों को शामिल किए जाने की माँग की गई है। रूपान्तरण के प्रयोजन के लिए, एमबीपीटी ने जलयान के एलडीटी और जीआरटी के बीच 60:100 का अनुपात लागू किया है। अनुपात की गणना 3 वर्ष की औसत पर विचार की गई है। प्रस्ताव उचित प्रतीत होता है, और यह उल्लेखनीय है कि प्रयोक्ताओं ने भी इसका समर्थन किया है।
- (V) चूंकि, वसूली की इकाई में परिवर्तन विचार के लिए सीमित मुद्दा है, इसलिए एमबीपीटी द्वारा दिए गए लागत विवरणों की गहराई से जाँच नहीं की गई है। गतिविधि/उप गतिविधि-वार नियोजित पूँजी के परिकलन में कठिनाइयों संबंधी एमबीपीटी के तर्क स्वीकार करने के लिए उचित प्रतीत नहीं होते। जब अन्य महापत्तन न्यास व्योमों के आँकड़े देते हैं तो एमबीपीटी, जोकि समान लेखांकन प्रणाली अपनाता है, द्वारा ऐसा नहीं कर सकने के कारण आसानी से नहीं समझे जा सकते।

- (vi) आईएसएसएसआई ने वर्तमान शिप-ब्रेकिंग प्रभारों में कमी करने की माँग की है। प्रथम, यह मामला केवल वसूली की इकाई में परिवर्तन के लिए है। दूसरा, एमबीपीटी ने 'लाइसेंसिंग योजना' को शीघ्र बदलने का प्रस्ताव किया है और इसके पश्चात् ये दरें केवल कुछ भ्रान्त और वियुक्त मामलों में उपयुक्त होंगी। अतः इस प्राधिकरण को इस अवस्था में आईएसएसएसआई की माँग स्वीकृत करने में कठिनाई हो रही है।

10.1. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त तर्कों और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण शिप-ब्रेकिंग प्रभारों की इकाई में परिवर्तन संबंधी एमबीपीटी के प्रस्ताव का भाग-I अनुमोदित करता है और इसकी दरों के मान में तदनुसार संशोधन करता है। दरों के मान में संशोधन अनुबंध के रूप में संलग्न विवरण में दिया गया है।

इस संबंध में एमबीपीटी से नया प्रस्ताव प्राप्त होने पर प्रस्ताव के भाग-II पर नए सिरे से विचार किया जाएगा। इस नए प्रस्ताव में अन्य बातों के साथ-साथ, संगत प्रशुल्कों को लागू करने पर शासित शर्तें भी शामिल होंगी। एमबीपीटी की ओर से यह कार्यवाई लंबित रखने से, यह मामला प्रस्ताव के भाग-I के निपटान के साथ बंद माना गया है।

11. इस आदेश में अनुमोदित दरों के मान के संशोधन भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने की तारीख से 15 दिन की समाप्ति के पश्चात् लागू होंगे।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2002/असा.]

अनुबंध

पत्तन न्यास बंदरों में शिप-ब्रेकिंग, निर्माण और जलयानों की मरम्मत के प्रभारों के संदर्भ में एमबीपीटी की दरों के मान में संशोधन।

खंड-III - पत्तन न्यास बंदरों में शिप-ब्रेकिंग, निर्माण और जलयानों की मरम्मत के प्रभार की वर्तमान मद संख्या (I) को हटाकर निम्नलिखित प्रतिस्थापित किया जाता है :-

(I) पत्तन न्यास हाडों पर ब्रेक किए जा रहे जलयानों के मामले में, समुद्र-तट पर पहुंचने की तारीख से निम्नलिखित प्रभार वसूल किए जाएंगे :-

- (1) समुद्र तट पर पहुंचने की तारीख से ब्रेकिंग शुरू करने की तारीख से पूर्ववर्ती तारीख के लिए 3.30 रुपए प्रति दिन प्रति एलडीटी।
- (2) जलयान की विनियमित अवधि के लिए 5/- रुपए प्रति एलडीटी प्रति दिन। विनियमित अवधि एक माह प्रति 600 एलडीटी होगी।
- (3) यदि जलयान उपर्युक्त (2) की विनियमित अवधि के पश्चात् भी ब्रेकिंग जारी रखता है तो बची हुई अवधि के लिए प्रभार 3000 एलडीटी तक के जलयानों हेतु 10/- रुपए प्रति एलडीटी प्रतिदिन एक माह के लिए होंगे और 3000 एलडीटी से अधिक के जलयानों हेतु दो माह के लिए होंगे।
- (4) उपर्युक्त (3) की बची अवधि से अधिक अवधि के लिए 20/- रुपए प्रति एलडीटी प्रति दिन।

टिप्पणियाँ

- (i) ऊपर उल्लिखित प्रभार, अधिग्रहण की संपूर्ण अवधि के लिए जलयान के कुल एलडीटी पर वसूल किए जाएंगे।

- (ii) विनियमन के प्रयोजन से माह की गणना ब्रेकिंग शुरू करने की तारीख से अगले माह की पूर्ववर्ती तारीख तक, उदाहरणतः 10 अप्रैल से 9 मई, तक की जाएगी।
- (iii) प्रारंभिक विनियमित अवधि 600 एलडीटी अथवा उसका भाग प्रति माह पर विचार कर निर्धारित की गई है। उदाहरणतः

600 एलडीटी तक के जलयान	1 माह
601-1200 एलडीटी	2 माह
1201-8000 एलडीटी और इससे अधिक	3 माह

- (iv) वे जलयान जो पूर्णतः ब्रेक हो चुके हैं और विनियमित अवधि की समाप्ति से पूर्व हटा लिए गए हैं, उन्हें उपर्युक्त (2) के अधीन वसूल किए गए प्रभारों के हिस्से के रूप में छूट दी जाएगी। छूट का प्रतिशत निम्नवत् निर्धारित किया जाएगा :-

(विनियमित अवधि, दिनों में) - (वास्तव में लगे दिनों की संख्या)

(विनियमित अवधि, दिनों में)

उपर्युक्त निर्धारित छूट जलयान के आकार के आधार पर निम्नलिखित अधिकतम सीमा तक दी जाएगी :

जलयान का आकार	वसूल किए गए कुल प्रभारों के प्रतिशत में लागू अधिकतम छूट
6000 एलडीटी तक	25%
6000 एलडीटी से अधिक	40%

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 28th August, 2002

No. TAMP/16/2002-MBPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) regarding revision of ship-breaking charges as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/16/2002-MBPT

The Mumbai Port Trust (MBPT)

- - -

Applicant

ORDER

(Passed on this 12th day of August 2002)

This case relates to a proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for licensing of plots for ship-breaking and revision of ship-breaking charges.

1.2. The proposal submitted by the MBPT vide its letter dated 23 January 2002 did not contain the Agenda Note and the Resolution passed by the Board of Trustees of the MBPT (stated to have been explaining the details of the proposal). The relevant details were furnished by the MBPT subsequently on 18 February 2002 after being pointed out about the omission.

2.1. The proposal of the MBPT consists of the two components – (a) proposal to change the unit of levy of ship-breaking charges under a 'Common User' facility from 'GRT' to 'LDT' basis; and, (b) proposal to fix charges for licencing of the ship-breaking plots.

2.2. The MBPT has made the following main points about its proposal for changing the unit of levy:

- (i). In the existing SOR, ship-breaking charges are prescribed in Section III of Bunder Scale of Rates based on the 'GRT' of the ship.
- (ii). Prior to 1991, the ship-breaking charges were levied based on LDT (Light Displacement Tonnage) of the ship.
- (iii). The ship-breaking charges at the other yards are also prescribed based on the LDT.
- (iv). Various port users have also sent their representations to the port insisting that this charge should be levied on LDT basis.
- (v). It has proposed to have the rates under the existing arrangement on 'Common User Basis' in order to ensure that there is an enabling provision in its Scale of Rates in case offers are not received for licensing all the plots or in case a few licenses have to be terminated mid-term.
- (vi). A ratio of 60:100 based on past average of vessels broken in Mumbai Port during the last three years from 1998 to 2001 have been considered for conversion of the existing ship-breaking charges from GRT to LDT basis.
- (vii). The existing conditions are proposed to continue without any change.

2.3. The MBPT has given the following main reasons for licencing ship-breaking plots on long term basis:

- (i). Ship-breaking activity is carried out on 12 plots at Lakri Bunder (South) and 7 plots at Powder Works Bunder.
- (ii). The operations are labour intensive and are carried out by the ship-breakers through contractors' labourers and equipment.
- (iii). The pilotage and towage necessary for beaching of vessel is provided by the MBPT. For breaking operations, necessary equipment are provided by the ship-breakers and their contractors.

- (iv). The ship-breaking activity causes lot of environmental pollution due to generation of waste material. This has, therefore, attracted attention of various international organisations who are insisting the need to properly monitor, regulate and control this activity.
- (v). Presently, the plots are allotted to ship-breakers for the duration of breaking of the ship. Upon completion of breaking, the plot is handed over to the port. Due to this temporary allotment, a ship-breaker is unable invest in infrastructure development which is essential for better productivity.
- (vi). The average revenue earned from this activity during the last three years was to the tune of Rs. 10.52 crores per annum approximately which has now fallen to Rs. 8.11 crores in the year 2000-2001.
- (vii). In view of the these circumstances, it has proposed to licence 12 ship-breaking at Lakri Bunder and 7 plots at Powder Works Bunder (PWB) plots for a period of 10 years.

2.4. It is pertinent to note that the MBPT has not sought approval of this Authority as regards the proposed terms and conditions governing the License scheme. This scheme is proposed for approval of the Central Government only. The salient features of the proposed scheme for licensing plots for ship-breaking are summarised as follows:

- (i). The allotment of 19 plots for ship-breaking activities plots will be done in two categories:
 - (a). Category 'A' for the regular / existing ship-breakers of Mumbai Port; and,
 - (b). Category 'B' which shall be open for all ship breakers subject to fulfillment of the criteria prescribed.
- (ii).
 - (a). The 12 plots at Lakri Bunder (South) will be reserved for Category 'A'. The competitive bidding in this category shall be invited only from regular / existing ship-breakers who have broken minimum 10,000 GRT during last three financial years (1998-2000) at the Mumbai Port.
 - (b). The criteria proposed for the Category 'B' is that the applicant must have 3 years of experience in ship-breaking industry; and, should have broken minimum of 10,000 GRT or should enter into a management contract with another ship-breaker who meets the minimum prescribed experience criteria subject to their forming registered firm or company on allotment of the plot within a period of six weeks.
- (iii). The basis for allotment of plot has been proposed as follows:
 - (a). In case, some plots from Category 'A' remains unallotted, the same will be included in the Category 'B' for allotment.
 - (b). The basis of allotment of plot in both categories will be in terms of the highest upfront fee offered.
 - (c). The parties can bid for more than one plot. A maximum of two plots shall be allotted to one ship-breaker under Category 'A'.
 - (d). All the other conditions shall remain the same for both categories.
- (iv). Non-refundable upfront fee of minimum Rs. 50 lakhs is proposed to be collected from a licensee for allotment of the plot. The basis of acceptance of offer will be the upfront fee quoted over and above the minimum prescribed amount.

- (v). It is proposed to grant the license for a period of 10 years subject to a condition that it shall automatically come to an end without any further action by the MBPT, unless the licence is renewed within three months prior to the date of expiry of the licence period.
- (vi). A minimum committed throughput of 10,000 LDT per year is to be achieved. In case of failure to achieve the minimum committed throughput, the port shall initiate action to terminate the license.

2.5. The MBPT has sought approval of this Authority to the following rates leviable under the licensing scheme:

- (i). A license fee of Rs.20 per sq. mtr. per month for the entire area of the licensed plot which is payable quarterly in advance.
- (ii). Ship-breaking charge at the rate of Rs. 325/- per LDT of the ship which is payable before beaching of the ship.
- (iii). For others vessels broken by the Licensee, at the licensed plots, an additional fee of Rs. 80/- per LDT will be levied before beaching of the ship.
- (iv). A discount of 20% is proposed to be offered to the Licensee in the ship-breaking charges payable as at (ii) above, for the excess tonnage broken above 10,000 LDT per year.

2.6. The proposal of MBPT was approved by its Board of Trustees vide Resolution No. 192 dated 11 December 2001.

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the MBPT proposal was circulated to the concerned port users/representative bodies of port users for their comments. The comments received from them are summarised below:

Iron Steel Scrap & Shipbreakers Association of India (ISSAI)

As regards component (a)

- (i). Larger size ships will beach in Mumbai port by fixing charges on LDT basis, thereby, resulting in higher revenue for the port.
- (ii). The existing ship-breaking charges on 'Common User Basis' are proposed to be converted from GRT to LDT basis at Rs. 3.30 per day per LDT from the date of beaching to the date of commencement; and, Rs. 5 per LDT per day for the regulated period which may be revised to Rs. 2 and Rs. 3.50 per LDT respectively.

As regards component (b)

- (iii). It is necessary to take a long term perspective and viability of the industry and not short term present scenario. If the proposal is not realistic and reasonable, it will not encourage the entrepreneurs to procure plots.
- (iv). The ship breakers prefer to continue with existing policy of causal allotment of plots with the only change in the mode of charging from the existing GRT basis to LDT.
- (v). The entire proposal is based on the model followed at the Alang ship-breaking yard. Based on a comparison of the ship-breaking operations at Mumbai with that at Alang the following facts have been presented:
 - (a). The ship-breaking capacity in India at Alang, Mumbai, Kolkata, Sachana etc. is far in excess. Out of the 165 ship-breaking plots at Alang only 65 plots are operative.

- (b). The Mumbai ship-breakers have to compete with Alang ship breakers to get ships apart from competition at international levels with ship-breakers from Bangladesh, Pakistan and China.
 - (c). Back-up area (40 to 200 mtr.) and Infrastructure at Alang are much better than at Mumbai.
 - (d). Minimum committed throughput of 10,000 LDT per year is allowed to be clubbed with 60,000 tonnes for a block period of 6 years at Alang which is not the case in the instant proposal.
 - (e). The ship-breaking charges proposed by the MBPT are higher as compared to Alang. The ship-breaking charges at Alang are Rs.96 per LDT (for wharfage and beaching) and Rs. 60 per 10 sq.mtr. as rent plus Rs. 12 per LDT.
 - (f). Transfer of plot is permitted at Alang by payment of transfer fee which is not allowed at the Mumbai Port.
 - (g). There is no need to pay Octroi duty at Alang ship-breaking yard whereas at the MBPT, ship-breakers have to pay 2.25% Octroi.
 - (h). The actual duty increase following the Budget 2002 is about 9% for Mumbai ship-breakers as compared to 5% at Alang.
- (vi). (a). The proposal of the MBPT that the 21 existing ship-breakers will bid for the reserved 12 plots gives a wrong impression. In fact, about 5 out of the 21 are associates of the remaining 16; and, a few ship-breakers are not operative at present. That being so, the contention of the MBPT that there will be competition in bidding for these plots is false.
- (b). The representations of a number of ship-breakers to the MBPT to auction all plots without any reservation have not been considered.
- (vii). The proposal for minimum committed throughput of 10,000 LDT per year appears to be very high. In spite of putting best efforts it is possible that a licensee may fail to meet the target due to unforeseen circumstances. Further, there is no specific provision in the existing Scale of Rates for penalty by way of confiscation of plots. The proposed provision may lead to substantial loss of revenue to the MBPT by non-utilisation of plots.
- (viii). In this backdrop, it has also proposed an alternate scheme which will be fair to the existing ship-breakers and other; and, also fetch better revenue in competitive bids to the port.
4. A copy of the comments received from the ISSAI was sent to the MBPT as feedback information. The MBPT has made the following main points with reference to the comments of the ISSAI:
- (i). While formulating the instant proposal the revenue of Rs.8.11 crores earned on all the 19 ship-breaking plots in the year 2000 – 2001 was considered. The scheme envisaged that this level of revenue should be maintained and accordingly the proposed charges were framed under two heads, i.e., nominal licensing fees in terms of area occupied and the ship-breaking charges per LDT of ship broken. The annual earnings on account of upfront fee were also considered; and, accordingly, proposed ship-breaking charges were worked out to fetch a total revenue of Rs.8.16 crore.
 - (ii). The rate of ship-breaking is not proposed to be increased; but, the earning from the ship-breaking activity has been distributed under two different heads that is 'Common User' basis and allotment under 'long term licence'. Thus, the request of ISSAI to

limit the ship-breaking charges to Rs.250 per LDT and also the license fee to Rs.10 per square meter per month cannot be acceded to.

- (iii). The Ministry of Shipping (MOS) has directed that the proposal for allotment of plots should not be limited to regular ship-breakers operating at Mumbai; but, it should be an open offer to all without any pre-qualification conditions like experience in the ship-breaking activity. Thus, the suggestion of ISSAI cannot be considered. The MOS has, however, been requested to reconsider its proposal regarding reservation of plots to the existing ship breakers.
- (iv). The ship-breaking charges on common user basis have been converted from GRT to LDT basis in light of the representation received from the various ship breakers. It has reiterated the other points given in the proposal.
- (v). The minimum committed throughput of 10,000 LDT has been prescribed considering the fact that many ship-breakers have achieved this target during last few years. The MOS has also directed to incorporate an automatic termination clause if the minimum throughput of 10,000 LDT per year is not achieved.
- (vi). It has no comments to offer on the Associations' submission that the duty advantage enjoyed by Mumbai ship-breakers has disappeared following the Budget 2002. Further, the Port has no control over the Octroi duty levied by the Municipal Authorities.
- (vii). It has followed the direction given by the MOS as regards reservation plots. The MOS has further directed that the allotment of plots at Lakri Bunder should not be limited to twenty one regular ship-breaker operator at Mumbai; but, should be offered to all without prescribing any pre-qualification.

5. Based on a preliminary scrutiny of the proposal the MBPT was requested to furnish additional information / clarification on various points. Some of the main points are summarised as follows:

- (i). The cost statements to be updated, with reference to revised estimates for the year 2001-02 and projections for the year 2002-03 and 2003-04.
- (ii). The discrepancy observed in computation of the Return on Capital Employed (ROCE) and the Capital Employed figures is to be corrected.
- (iii). In the light of the surplus financial position reflected in this activity, the basis of proposing the ship-breaking charges on the plots proposed to be leased out may be justified taking into consideration the tariff applicable as per the existing Scale of Rates.
- (iv). The basis of proposing an upfront fee of Rs. 50 lakhs per plot.
- (v). Confirmation whether the scheme for licensing of plots have been approved by the Government.
- (vi). The detailed conditionalities governing the Licensee's need to be incorporated in the Scale of Rates.

6.1. A joint hearing in this case was held on 15 May 2002 at the MBPT. At the joint hearing, the following submissions were made:

Mumbai Port Trust (MBPT)

- (i). This proposal has been mooted by the ship-breakers themselves.
- (ii). Frequent shifting from plot to plot leads to operational hassles and has implications on the environment; and, hence, the new approach is proposed.

- (iii). When a vessel is due for scrapping the GRT has no meaning. LDT (which represents the weight of the empty vessel) is what is relevant. Hence, the shift in unit of levy is proposed.
- (iv). The scheme approved by the Board is sent to the Government for approval. We did receive a reply. There was some ambiguity. We have sought some clarification.
- (v). We are following the Government guidelines. We do opt for upfront payment; but, we also want payments on LDT basis. That will help us to monitor better. That will also give us the revenue that we are earning at present. Nevertheless, we will check again and write to you about our stand vis-à-vis the Government guidelines.
- (vi). Once the scheme is approved by the Government, we feel, it is not necessary for the TAMP to go into it again.

Iron Steel Scrap and Shipbreakers Association of India (ISSAI)

- (i). The MBPT did not give us complete information. There was a deliberate attempt by the MBPT to give us "half information". How can we respond now?
- (ii). 'Reserve Price' need not be confidential. It may not attract meaningful bids.
- (iii). The modality of auction will have to be clearly set up. Today, it is not practical.
- (iv). For 'shipping' cargo carrying capacity is important; For 'ship breaking' the weight of the ship is more important. The MBPT choice of LDT is logical. We agree.
- (v). The minimum guaranteed performance norms have to be realistic. The proposal for minimum guaranteed throughput of 10,000 LDT per annum is not achievable even in Alang. If at all, it should be for a block of years and not for each year.
- (vi). If rates are high in the MBPT, business may not shift from Alang, etc., to the MBPT.
- (vii). Infrastructure in Alang is far superior. Productivity there is also far superior. If the business is still to be attracted to the MBPT, at least the rates must be reasonable.
- (viii). Long-term approach to lease is required. Everything can not be on the basis of temporary occupation. In Alang, we pay lease rent even if no ship-breaking takes place in a particular year.
- (ix). In a recent International developments, norms of operation are being developed. One is about the size of plots which should be big enough for safe operations.
- (x). Every plot can not be provided with all facilities. Some 'Common User facilities' will have to be established in one plot. The port should spend 20% of the revenue earning on this.
- (xi). As regards the allotment of two plots to one ship breaker, the stated purpose is to promote breaking of bigger ships. The two plots must, therefore, be adjacent plots.
- (xii). In the lease agreement there has to be a clause providing for renewal after 10 years. The wording at present of the relevant clause is vague.
- (xiii). Out of the plots proposed for lease many are too small. Ships cannot beach. The plots have to be of realistic sizes.
- (xiv). Permission to transfer plots must be available
- (xv). Government guidelines recommends one upfront payment; but, the MBPT has proposed all the three simultaneously- upfront; LDT rates, and plot lease rental. This is unrealistic and unfair.

- (xvi). The proposed ship-breaking charges is Rs. 325/- per LDT, at Alang charges are Rs.96/- to 120/-. The MBPT rate is excessive. This rate must be reduced.
- (xvii). The 'Scheme' at present is unattractive. There may be very few (or, no) bids.
- (xviii). Breaking norms, incentives must be available for motivating higher achievements.
- (xix). In view of the heavy upfront payment together with the LDT payment, Rs. 20/- per sq. mtr. is very high as lease rent. Why should there be lease rent at all separately?
- (xx). Do not borrow out of context the concept of 'preferential' and 'non-preferential' from Alang. If the MBPT wants to do that, adopt the whole Alang model.

6.2. At the joint hearing, the MBPT have furnished further written submission reiterating the points given by it earlier. In addition to that it has clarified that the scheme for licensing of plots for ship-breaking has not been approved by the MOS. The MOS has further given the following directions:

- (i). The scheme of licensing of plots shall be initially limited to twelve plots at Lakri Bunder only.
- (ii). The proposal for allotment of plots at Lakri Bunder shall be an open offer to all without any pre-qualification condition, and no experience criteria must be required.
- (iii). Upfront fee shall be kept confidential.
- (iv). The scheme shall incorporate an automatic termination clause if the minimum throughput of 10,000 LDT per year is not achieved

6.3. The ISSAI in its written submission at the joint hearing has furnished the statistics of number of ships broken at Alang, Mumbai, Sachana and Calcutta Ports.

6.4. At the joint hearing, it was agreed that the following further action would be taken:

- (i). The MBPT would clarify the discrepancies, if any, between the scheme and the Government guidelines; and, also propose conditionalities for incorporation in the SOR.
- (ii). The MBPT should decide whether it wished to delink the issue relating to change of unit of levy for immediate consideration.
- (iii). The ISSAI could give written submissions, if any, with reference to the announcement made at the joint hearing by the MBPT about clarification given by the Government relating to the licensing scheme. It could also look into the Government Guidelines, adopted by the TAMP, on lease of port lands.

7.1. As agreed at the joint hearing the ISSAI has furnished further written submission which are summarised below:

On component (a) of the proposal

- (i). There is no difference of opinion amongst the MBPT and the industry on the proposal for changing the unit of levy from GRT to LDT.
- (ii). The modification in unit of levy may, therefore, be approved pending finalisation of the policies relevant to the long term lease by the Government.
- (iii). The ship-breaking charges proposed on LDT basis may, however be reduced from the Rs. 3.30 to Rs. 2 per day per LDT from the date of beaching to the date of commencement; and, for the regulated period the rates proposed at Rs. 5 may be reduced to Rs. 3.50 per day per LDT.

- (iv). Apart from this it has reiterated the other points made by it earlier.

On component (b) of the proposal

- (v). The ship-breaking charges and the rentals to be recovered from licensed plot holders may be revised in line with the Government guidelines referred by the TAMP at the joint hearing.
- (vi). The ship-breaking charges may be revised to Rs. 112 per LDT to be in line with the charges levied at Alang and the token rent may be as per the Government guidelines.
- (vii). These factors will enable to fetch higher and better premium in the bid prices as the bidders will be taking into consideration the cost of breaking ships in the licensed plots.

8. The MBPT has furnished the additional information sought by us in response to our queries and also with reference to the issues emerged at the joint hearing. Some of these points are given below:

- (i). The cost statement for the service ship-breaking facilities has been revised based on the Accounts of 2001-02. The expenditure and income have been projected for the year 2002-03 and 2003-04.
- (ii). The proposed licensing scheme will yield an additional income of 5% because of private participation.
- (iii). It has clarified that there is no discrepancy in computation of Capital Employed and Return on Capital Employed. It has stated that the port does not work out service-wise capital employed.

For the purpose of revision, Return on Capital Employed is apportioned on the basis of Net Block of each service. The present accounting system of Current Assets and Current Liabilities does not permit capturing data required for arriving the service-wise Working Capital. Since the Authority has insisted for furnishing the details of Working Capital service-wise, it has apportioned the same based on a rough estimation.

- (iv). (a). It has reiterated that for the purpose of fixing charges to be levied on the plots under licensing scheme, the revenue earned on all the 19 ship-breaking plots in the year 2000-01 has been considered. It has been envisaged that the existing revenue of Rs. 8.11 crores is retained. The annual earnings on account of upfront fee for 19 plots has also been considered.
- (b). In case of 'Common User' facility there is no revision in the unit cost and only the basis is proposed to be changed to retain the revenue earned in 2000-01.
- (v). The reference given by the Authority is to the guidelines issued by the Ministry for land/water front management at the Major Ports. The instant scheme of licensing ship-breaking plots for period of 10 years is not comparable to these guidelines which is basically for a lease of land or water front for 30 years.
- (vi). The scheme of licensing of plots for ship-breaking and conditions governing this scheme needs to be sanctioned by the Government. The TAMP approval is not sought for this purpose.
- (vii). It has agreed to delink its proposal about change in unit of levy of ship-breaking charges for 'Common User' facility for immediate consideration. It has further clarified that the TAMP approval is sought only in context of its proposal to change the unit of ship-breaking charges from GRT to LDT.
- (viii). The scheme for licensing the plots for ship-breaking has not yet been approved by the Government; but, only some observations were conveyed in April 2002.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal, as has been explained already, contains two parts. Part I of the proposal envisages a change in the unit of charging the existing ship-breaking charges; it does not involve any increase in the existing rates and changes of the existing conditionalities. Part-II of the proposal seeks approval to the new licence fees and ship-breaking charges under the proposed scheme of licensing different plots.
- (ii). As regards Part II of the proposal, it may be relevant to note that the proposed licencing scheme has not yet been approved by the Government. Further, the MBPT has sought inclusion in its Scale of Rates of some of the charges proposed to be levied under the Licencing Scheme; but, no conditionalities are proposed for inclusion in the SOR. The Port has maintained that the conditionalities governing the scheme are to be approved by the Government.

While there can be no dispute that the policy decision of allowing the MBPT to licence the ship-breaking plots and the modalities of the licencing arrangement are to be decided by the Government, it is for this Authority to approve the various charges realisable under the scheme and the conditionalities governing application of such tariffs. Merely because a scheme has been approved by the Government does not mean that various conditionalities approved by the Government as a part of that Scheme can automatically find a place in the Scale of Rates. As a third party neutral regulator, this Authority may not be in a bind to endorse all decisions of the Government and include them as such in the Scale of Rates unless directions under Section 54 or Section 111 of the MPT Act are issued by the Government. Even in such cases prior consultation with this Authority is necessary.

The stand of the MBPT does not appear to have been taken with correct appreciation of the legal position relating to the port tariff setting arrangement envisaged in the Statute. This Authority is not in favour of approving only tariffs without going to the associated conditionalities.

The MBPT has subsequently agreed to delink Part I and Part II of its proposal. In view of this position, Part I of the proposal is now taken up for disposal. Tariff arrangement under the proposed licencing scheme can be considered when the MBPT submits a comprehensive proposal, after obtaining the approval of the Government to the 'Scheme'.

- (iii). Part I of the proposal is about changing the unit of levy from GRT to LDT. The MBPT has sought to explain that ship-breaking charges are levied at other yards on LDT basis; and, its proposal is in deference to a long standing demand from users. The ISSAI has fully endorsed this change and even anticipates higher business volumes due to beaching of larger size ships in Mumbai as a result of the change in unit of charging. In view of the mutual agreement between the Port and users, this Authority has no reservation to approve this component of the proposal. It may be relevant here to mention that the Kolkata Port Trust also changed over to a LDT based charge since April 2001.
- (iv). As has been explained already, the proposal does not seek revision of the existing rates. With the change in unit of charging, these rates are only sought to be covered. For the purpose of conversion, the MBPT has applied a ratio of 60 : 100 between the LDT and the GRT of a vessel. The ratio has been arrived at by considering a 3 year average. The proposal appears to be reasonable; and, it is noteworthy that the users have also endorsed it.
- (v). Since the limited issue at consideration is change of unit of charging, the cost statements furnished by the MBPT have not been examined in depth. The arguments of the MBPT about the difficulties in estimation of activity/sub-activitywise capital employed do not appear to be reasonable for to be admitted. When other

major port trusts furnish such break up of details, the reasons why the MBPT, which also follows the same accounting system, cannot do so are not easily discernible.

- (vi). The ISSAI has demanded reduction in the existing ship-breaking charges. Firstly, this case is only for change in the unit of charging. Secondly, the MBPT proposes to change over to 'licencing scheme' shortly and, thereafter, these rates will only be relevant in some stray and isolated cases. This Authority, therefore, finds it difficult to concede to the demand of the ISSAI at this juncture.

10.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves Part I of the proposal of the MBPT about change in the unit of levying ship-breaking charges and amends its Scale of Rates accordingly. The amendments to the Scale of Rates are set out in the statement attached as **Annex**.

10.2. Part – II of the proposal will be taken up afresh for consideration on receipt of a fresh proposal from the MBPT in this regard which must, *inter alia*, include the conditionalities governing application of the relevant tariffs. Pending such action from the MBPT, this case is treated as closed with the disposal of Part – I of the proposal.

11. The amendments to the Scale of Rates approved in this Order will come into effect on expiry of 15 days from the date of their notification in the Gazette of India.

S. SATHYAM, Chairman
[ADVT III/IV/143/2002/Exty.]

Annex**AMENDMENTS TO THE MBPT SCALE OF RATES WITH REFERENCE TO CHARGES FOR SHIP-BREAKING, CONSTRUCTION AND REPAIR OF THE VESSELS IN THE PORT TRUST BUNDERS**

The existing item number (I) of Section III- Charges for Ship-breaking, Construction and Repair of the vessels in the Port Trust Bunders is deleted and replaced by the following:

(I). In respect of vessels being broken up on the Port Trust Hards, the charges will be recovered from the date of beaching as under:

- (1). Rs.3.30 per day per LDT for the period from date of beaching to the date preceding the date of commencement of breaking.
- (2). Rs.5/- per LDT per day for the regulated period of the vessel. The regulated period shall be one month per 600 LDT.
- (3). If the vessel continues breaking beyond the regulated period as at (2) above, charges for the extended period shall be Rs.10/- per LDT per day for one month for vessels upto 3000 LDT and for two months for the vessels above 3000 LDT.
- (4). Rs.20/- per LDT per day for the period beyond the period of extension as at (3) above.

Notes:

- (i). Charges mentioned above shall be recovered on the total LDT of the vessel for the entire period of occupation.
- (ii). The month for the purpose of regulation shall be reckoned with from the date of commencement of breaking to the preceding date in the following month for example, 10th April to 9th May.
- (iii). The initial regulated period is determined considering 600 LDT or part thereof per month. For example,

Vessels upto 600 LDT	1 month
601- 1,200 LDT	2 months
1,201-1,800 LDT and so on	3 months

- (iv). Vessels which are completely broken and removed prior to the expiry of the regulated period will be granted a rebate in the form of part of the charges recovered under (2) above. The percentage of rebate shall be worked out as under:

$$\frac{(\text{Regulated period, in days}) - (\text{No. of days actually taken})}{(\text{Regulated period, in days})}$$

The rebate as worked out above will be subject to a ceiling as under depending upon the size of the ship:

<u>Size of the ship</u>	<u>Maximum rebate admissible in percent of the total charges recovered</u>
LDT upto 6,000	25%
LDT above 6,000	40%

